

Foto: Janneke Bos

INFO 20M

Informatieblad grote pleziervaart

Nummer 76

April 2014

INFO 20M
Informatieblad grote pleziervaart

*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" is bedoeld voor eigenaren, schippers en andere betrokkenen van pleziervaartuigen langer dan 20 meter zoals:*
- voormalige binnenvaartschepen
- voormalige zeeschepen
- voormalige vissersschepen
- voormalige marineschepen
- voormalige sleep- en duwboten
- woonschepen
- als pleziervaartuig gebouwde schepen
*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" geeft aan deze doelgroep informatie over de nautische wetgeving en voorlichting omtrent (technische) installaties aan boord.*

ISSN: **1872-7824**

Initiatief: Henk Bos
Coverfoto: Janneke Bos
Vormgeving: Janneke Bos
Correctoren: Ge Bos Thoma, Henk Bos en Janneke Bos
Aan dit nummer werkte mee: Janneke Bos (JB), Jaap van Goor, Simon J. de Waard, Petra Spithost

Productie en uitgever: Henk en Janneke Bos (Expertisebureau Bos) (c) 2006-2014
*Website: **http://www.xs4all.nl/~bosq***
*Hasebroekstraat 7, 1962 SV Heemskerk, Tel: 0251-230 050, e-mail: **bosq@xs4all.nl***

Verspreiding:
***Info 20M** wordt gratis via e-mail door de volgende organisaties verspreid:*
- de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig (LVBHB)
- de Stichting tot behoud van Authentieke Stoomvaartuigen en Motorsleepboten (BASM)
- de Koninklijke Nederlandse Motorboot Club (KNMC)
- de Vereniging de Motorsleepboot (VDMS) en de Vereniging de Sleper (VDS)
- de Vlaamse Vereniging voor Watersport (VVW)
- Zeekadetkorps Nederland (ZKK)
- Scouting Nederland (SN)
*Andere organisaties kunnen zich bij de uitgever melden. **Info 20M** is tevens te downloaden via de website.*

***Info 20M** is een voortzetting van de reeks voorlichtingsbladen genaamd **M3-blad** die in het tijdvak 1987 tot 1995 geschreven zijn voor Scouting groepen met een wachtschip (een voormalig binnenschip in gebruik als clubhuis). M3-blad nummer 1 t/m 20 zijn via de index op de website te downloaden (**http://www.xs4all.nl/~bds/m3-index.htm**). M3 blad nummer 21 is niet openbaar ivm auteursrechten.*

Voorwoord info20m76

Het voorjaar is weer uitgebreid begonnen. Tijd om naar buiten te gaan en lekker te gaan varen.

In dit nummer weer het nodige nieuws over de wet- en regelgeving en ander erfgoed nieuws. Blijkbaar is het maken van een nieuwe website in, getuige 2 grote wijzigingen van websites in dit nummer. Of het een geslaagde wijziging is laat ik aan u over... Gaat u vooral eens kijken. Mocht u merken dat iets niet werkt of niet meer aanwezig is, dan zijn de webredacteuren graag u van dienst.

Het consulteren van het publiek is ook wat makkelijker geworden. Is er nog tot half mei de mogelijkheid om uw zienswijze in te dienen over de Wet bestuur en toezicht rechtspersonen, eind mei begin juni begint de mogelijkheid tot inspraak voor de Erfgoedwet. De Wet bestuur en toezicht is van belang voor iedereen die binnen een stichting of vereniging een bestuursfunctie vervult. Was het vroeger nog gemakkelijk om ergens mee weg te komen, tegenwoordig is dat een stuk lastiger (en maar goed ook).

Voor rode diesel is er ook goed nieuws! Niet alleen historische schepen met een blauwe pas mogen rode diesel aan boord hebben (en op gebruiken zonder dat er een bepaalde termijn op zit), dat mag nu ook voor andere historische vaartuigen. Bovendien zit er geen deadline meer op, wanneer de diesel op moet zijn. Kunt u toch nog gewoon genieten op het water...

Janneke Bos, Hoofdredacteur

Inhoudsopgave

Einde aan seniorenkeuring klein vaarbewijs	3
Klein Vaarbewijs in getallen	3
Varen doe je samen onderzoekt oorzaken ongevallen	4
Multilingual Safe boating brochures available	4
Numericanal Europese voorlichting over veilig varen	4
Geen marifoon meer? Trek uw registratie in!	5
AIS geautomatiseerd meld- en volgsysteem voor de scheepvaart	5
Consultatie Wet bestuur en toezicht rechtspersonen	6
8th European Maritime Heritage Congress 4 - 7 June 2014	6
Rode diesel en historische vaartuigen	6
Nieuwe website en logo LVBHB	7
Nieuw rapport Kanovaarwegen in Nederland	8
Waardevol onderzoek beter benutten vaarwegen	8
Betere veiligheid en arbeidsomstandigheden in de zeevaart	9
Website Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed vernieuwd	9
Nieuwe website archeologie voor professionals	10
Rapportage Archeologische Monumentenzorg 221 Scheepswrak Stavoren 17 gepubliceerd	10
Erfgoedwet	11
Bepalen van de arbeidsrelatie in vereniging of stichting	11
Marinetraffic geeft AIS intensiteitsplaatjes	12

Einde aan seniorenkeuring klein vaarbewijs

Per 1 juli 2014 komt een einde aan de seniorenkeuring voor het klein vaarbewijs voor de pleziervaart. Op dit moment zijn senioren vanaf 70 jaar verplicht elke 5 jaar een eigen verklaring te overleggen, waarop een medische keuring kan volgen. Die beperking van de geldigheidsduur van het klein vaarbewijs wordt afgeschaft.

De ministerraad heeft dat besloten op voorstel van minister Schultz van Haegen van Infrastructuur en Milieu.
Het schrappen van de seniorenkeuring volgt op een advies van de VAMEX, de organisatie voor vaarbewijs- en marifoonexamens. Ouderen worden steeds vitaler, de maatregel heeft geen significante betekenis voor de veiligheid op het water en leidt tot een vermindering van administratieve lasten.

Alleen voor pleziervaart langer dan 15 meter, of schepen die sneller kunnen dan 20 kilometer per uur, is een vaarbewijs voorgeschreven. Voor het overgrote deel van de recreatieve vaart is geen vaarbewijs nodig.
De seniorenkeuring komt per 1 juli van dit jaar te vervallen. Daarmee kunnen de watersporters nog in het komende watersportseizoen hun voordeel doen.

Bron: Rijksoverheid

Klein Vaarbewijs in getallen

Tot en met 31 december 2013 zijn er 226.700 Klein Vaarbewijzen 1 afgegeven en nog 135.096 Klein Vaarbewijzen 2. De laatste jaren is er wel sprake van een afnemende groei en dus een dalend aantal afgenomen examens. In 2012 werden er nog 27.800 examens voor het klein vaarbewijs afgenomen in 2013 waren dat er (nog maar) 24.238. Ik denk dat de meeste watersporters die al langer varen inmiddels wel een vaarbewijs hebben en dat de groei meer en meer van de jeugd moet komen.

De jeugd heeft de toekomst en zeker voor de watersport is het van groot belang dat er voldoende jongeren gaan varen. Het aantal jongeren onder de vaarbewijs kandidaten neemt gelukkig jaarlijks toe en vorig jaar was ongeveer 31% van de kandidaten voor het examen Klein Vaarbewijs 1 vijfentwintig jaar of jonger. Gevraagd naar de motieven blijkt dat men voornamelijk examen doet om met een snelle motorboot of jetski te mogen varen. Helaas blijkt wel dat het aantal jongeren dat in een keer slaagt lager is dan het gemiddelde.

Het gemiddelde slagingspercentage is de afgelopen jaren ook afgenomen. In 2011 slaagde nog 68% in een keer voor het examen Klein Vaarbewijs 1. In 2013 is dat gedaald naar ongeveer 57%. Vaste lezers van de Vaarwijzer Nieuwsbrief herinneren zich vast dat de afgelopen jaren de wijze van examineren ook is veranderd. Van kennis toetsen naar veel meer een toets op inzicht. Niet alleen lijkt dat voor kandidaten toch lastiger, maar is ook lastiger over te brengen. Juist omdat een grote groep examenkandidaten on- of helemaal niet ervaren is met de watersport.

De Vamex vraagt iedere examenkandidaat na afloop naar haar of zijn motieven om het vaarbewijs te willen halen. De grootste groep doet dat toch om met een vaarbewijsplichtig schip te mogen varen. Zo'n 43% wil met een snelle motorboot kunnen varen, 12% met een jetski en ongeveer 7% wil varen met een pleziervaartuig langer dan 15 meter. De overige kandidaten vinden het klein vaarbewijs vooral nuttig of hebben een Internationaal Vaarbewijs ICC nodig.

Bron: Vaarwijzer

Varen doe je samen onderzoekt oorzaken ongevallen

Meer inzicht in mogelijke oorzaken ongevallen in de recreatievaart

De voorlichtingscampagne Varen doe je samen! (VDJS) zet zich sinds 2008 in om door middel van diverse voorlichtingsmiddelen de veiligheid op het water nog verder te verbeteren. De ongevallen op het water in 2013, vragen vanuit de media, de aandacht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu voor veiligheid en de doelstelling van VDJS zijn aanleiding om als VDJS een onderzoek te starten naar de mogelijke oorzaken van ongevallen.

De partners van VDJS -publieke partijen, waterrecreatiesector en binnenvaart- hebben de behoefte uitgesproken om binnen de campagne 'een stip op de horizon te zetten' als het gaat om het vergroten van de veiligheid op het water. Om dit te kunnen doen is inzicht en overzicht nodig van mogelijke oorzaken van ongevallen. Reden voor VDJS om de oorzaken van ongevallen in de recreatievaart te nader te onderzoeken.

<u>Doel onderzoek</u>
Het doel van het onderzoek is:
* Inzicht krijgen in oorzaken en gevolgen van ongevallen in de recreatievaart en tussen beroepsvaart - en recreatievaart;
* Inzicht krijgen in effectiviteit van bestaande maatregelen;
* Verbeteren van de feitelijke en statistische onderbouwing van de (gezamenlijke) communicatie over veiligheid op het water richting beroeps- en recreatievaart;
* Verbeteren van de feitelijke en statistische onderbouwing voor het beantwoorden van vragen over veiligheid op het water van onder andere media;
* Identificeren van kennislacunes en adviseren over verbetering van de informatie-inwinning bij en na ongevallen.

<u>Opzet onderzoek</u>
Voor het VDJS onderzoek wordt de landelijke scheepsongevallendatabase (SOS database) nader geanalyseerd. In de SOS database staan gegevens over o.a. scheepsongevallen die hebben plaatsgevonden binnen beheergebied van Nederland. Om meer inzicht te krijgen in de oorzaken achter ongevallen te krijgen worden de significante scheepsongevallen die tussen 2004 en 2012 in de SOS database zijn geregistreerd verder onderzocht. Significante ongevallen volgens de SOS database zijn ernstig ongevallen (slachtoffers, stremming van meer dan een uur, ernstige schade aan vaarweg en/of schip).
Daarnaast worden andere informatiebronnen die inzicht geven in de oorzaken van ongevallen in de recreatievaart op een rij gezet.



Op basis van het onderzoek wordt de inhoud en inzet van VDJS aangescherpt om het nog veiliger op het water te maken. De resultaten van het onderzoek worden rond de start van het vaarseizoen gepresenteerd (in mei).

Bron: Varen doe je samen

Multilingual Safe boating brochures available

In English
EN - Communication on water
EN - Passing through bridges and locks
EN - Rules for safe and fast Boating
EN - Safe Boating
EN - Sail Together
EN - The Blue Sign

In French
FR - Communications sur l'eau
FR - Le Panneau Bleu
FR - Naviguer ensemble
FR - Naviguer en toute sécurité
FR - Rapidité et sécurité aux ponts et écluses
FR - Règles du jeu pour une navigation fluide et en toute sécurité

In German
DU - Die Blauwe Tafel
DU - Durchfahren von Brucken und Sleusen
DU - Kommunikation auf dem Wasser
DU - Regeln für eine sichere und schnelle Fahrt
DU - Sicherheid auf Wasserwegen
DU - Zusammen auf dem Wasser

Bron: Varen doe je Samen

Numericanal Europese voorlichting over veilig varen

In navolging van het Nederlandse Varen doe je samen!, gaat SRN in het het project Numericanal in Europa voorlichting geven over aspecten van veiligheid op het water.
Het project heeft tot doel veiligheidselementen te integreren in het algehele vaarwegmanagement waarbij gebruik gemaakt wordt van ICT en een informatieplatform.
Een brede groep gebruikers, zowel uit de binnenvaart en pleziervaart als vaarwegbeheerders en belanghebbenden, zal benaderd worden met een aantal apps, ICT-instrumenten en educatieve en trainingsactiviteiten die vooral gericht zijn op bepaalde gevarenzones en belangrijke veiligheidsaspecten. Numericanal moet de veiligheid op vaarwegen verbeteren daar waar pleziervaart en binnenvaart elkaar ontmoeten.

De te ontwikkelen ICT-instrumenten (website, platform en app) moeten vaarwegen herkennen en commerciële en

recreatieve gebruikers informeren over de vaargebieden die als gevaarlijk bekend staan. Niet alleen komt er informatie beschikbaar over veiligheids-aspecten, gedrukte informatie en een speciale website over veiligheid, maar ook komen er ter ondersteuning open dagen, waar demonstraties van de ICT-instrumenten zullen plaatsvinden.

De opgedane ervaringen en beschikbare informatie van het Nederlandse Varen doe je samen!, een samenwerkings-project geïnitieerd door Rijkswaterstaat, de provincies, de Haven van Amsterdam, Havenbedrijf Rotterdam en Seaports Groningen, HISWA Vereniging, Watersportverbond, Koninklijke Schuttevaer, ANWB en Stichting Recreatietoervaart Nederland (SRN), staat model voor het Europese Safe Boating.

Door participatie in het project is in het Nederlandse Varen doe je samen! Al een begin gemaakt om de website ook voor buitenlandse bezoekers geschikt te maken. Inmiddels zijn vertalingen van de belangrijkste folders in Frans, Duits en Engels beschikbaar.

Tijdens de bijeenkomst met de projectpartners is gesproken over onder meer het opzetten van een implementatieplan voor de partners. SRN heeft hierin het voortouw genomen en heeft inmiddels een concept. In het implementatieplan is ook het communicatieplan en opleiding van vrijwilligers.

Voor meer informatie over NUMERICANAL kunt u contact opemen met Manon van Meer, 06-51225856, m.vanmeer@srn.nl.

Bron: nieuwsbrief Stichting Recreatietoervaart Nederland

Geen marifoon meer? Trek uw registratie in!

Tekort aan radioroepnamen
Om een tekort aan radioroepnamen in de toekomst te voorkomen, is het noodzakelijk dat u uw registratie intrekt op het moment dat u geen gebruik meer maakt van maritieme frequentieruimte. Heeft u geen marifoon of portofoon aan boord? Trek dan uw registratie in.
Op deze manier komt de radioroepnaam weer beschikbaar voor nieuwe aanvragers.

De snelste en meest gemakkelijke manier om uw registratie te wijzigen of in te trekken, is via het gebruikersregister op www.agentschaptelecom.nl.

Bron: Agentschap Telecom

AIS geautomatiseerd meld- en volgsysteem voor de scheepvaart

Het Automatic Identification System (AIS) is een wereldwijd systeem voor het identificeren en volgen van het scheepvaartverkeer. Als u besluit om deel te nemen aan het AIS systeem vraagt u bij Agentschap Telecom een MMSI-nummer aan. Dit nummer moet vervolgens samen met de andere identificaties (scheepsnaam en radioroepnaam) in de transponder worden geprogrammeerd. Voor het gebruik van AIS gelden geen extra eisen voor het bedieningscertificaat. Met een basiscertificaat marifonie is het toegestaan om deel te nemen aan het AIS systeem.

Controleer als gebruiker van AIS zelf of de in uw AIS transponder geprogrammeerde gegevens correct zijn!

Hoe werkt AIS?
Een AIS transponder zendt automatisch uw identiteitsgegevens uit, zoals uw scheepsnaam en het door ons toegewezen MMSI-nummer en radioroepnaam.

Walstations en schepen in de omgeving ontvangen deze informatie. Verder geeft AIS informatie over het vaartuig, de positie, de koers en de snelheid. Op een elektronische kaart wordt de AIS-informatie zichtbaar. Dit verhoogt de veiligheid in de scheepvaart. Momenteel is Rijkswaterstaat bezig om de walinfrastructuur voor de binnenwateren te verbeteren. Het bereik op de binnenwateren is groter dan radar en met AIS kunt u ook "om de hoek kijken" (dit kan met een radar niet). Het AIS-systeem is geen vervanger van de radar. AIS werkt in de marifoonband op de VHF-kanalen AIS 1 (161.975 MHz) en AIS 2 (162.025 MHz) en het bereik is vergelijkbaar met de marifoon aan boord. De AIS-transponder moet worden aangesloten op een VHF antenne en een GPS antenne.

Is AIS verplicht?
Zeeschepen boven de 300 ton moeten sinds 2005 AIS hebben. Op korte termijn wordt AIS ook verplicht voor de beroepsbinnenvaart in Nederland. Voor de pleziervaart zijn er (nog) geen eisen gesteld*.

Bron: Agentschap Telecom

** Noot van de redactie: De uitspraak dat er voor de pleziervaart nog geen eisen voor de AIS zijn gesteld **KLOPT NIET**. Per 1 december 2014 wordt AIS verplicht volgens het Rijnvaartpolitiereglement! Voor welke schepen die verplichting geldt (waarschijnlijk voor alle beroepsvaart en alles groter dan 20 meter), en voor welk vaargebied (alleen de Rijn, Rijn + alle wateren van bijlage 9 BPR, RPR en BPR gebied of anderszins) is momenteel nog niet geheel duidelijk. De rijksoverheid spreekt zichzelf daarin nog tegen. Hopenlijk wordt het binnenkort duidelijker! Wordt vervolgd. Janneke Bos*

Consultatie Wet bestuur en toezicht rechtspersonen

De voorgestelde regeling uniformeert voor alle rechtspersonen de regels voor taakvervulling door bestuurders en toezichthouders alsmede de regels voor aansprakelijkheid in geval van onbehoorlijke taakvervulling. Ook worden de ontslaggronden verruimd voor slecht functionerende stichtingsbestuurders- en toezichthouders.

Consultatie gegevens
Publicatiedatum: 06-02-2014
Einddatum consultatie: 06-05-2014
Status: Actief
Type regeling: Wet
Organisatie: Veiligheid en Justitie

Doel van de regeling
De voorgestelde regeling biedt een wettelijke grondslag aan de instelling van een toezichthoudend orgaan bij verenigingen en stichtingen en bevat een voor alle rechtspersonen geldende basisregeling voor de taak van het toezichthoudend orgaan en zijn leden.
In de wet wordt vastgelegd dat bestuurders en toezichthouders van alle rechtspersonen het belang van de rechtspersoon voorop moeten stellen. Ook wordt voor alle rechtspersonen geregeld dat bestuurders en toezichthouders met een tegenstrijdig belang niet mogen deelnemen aan de beraadslaging en de besluitvorming alsmede dat bestuurders en toezichthouders die hun taak onbehoorlijk vervullen aansprakelijk kunnen zijn voor de daaruit voortvloeiende schade.
Ten slotte worden de gronden voor ontslag van slecht functionerende stichtingsbestuurders en -toezichthouders verruimd en ook van toepassing op leden van het toezichthoudend orgaan.

* Concept regeling: Ambtelijk voorontwerp Voorstel van Wet Bestuur en toezicht rechtspersonen
* Ontwerp toelichting: Ambtelijk voorontwerp Memorie van Toelichting Voorstel van Wet Bestuur en toezicht rechtspersonen

Doelgroepen die door de regeling worden geraakt
Verenigingen, coöperaties en onderlinge waarborgmaatschappijen, NV's, BV's, stichtingen

Verwachte effecten van de regeling
Verbetering van de kwaliteit van bestuur en toezicht bij verenigingen en stichtingen in semipublieke sectoren en bij overige verenigingen en stichtingen.

Doel van de consultatie
Burgers en organisaties informeren over de voorgenomen regeling en hen de gelegenheid bieden om hun visie te geven op het voorontwerp.

Op welke onderdelen van de regeling wordt een reactie gevraagd
Op alle onderdelen van de regeling kan worden gereageerd.

Publicatie reacties
Reacties worden gepubliceerd nadat de consultatie is gesloten. Alleen die reacties worden gepubliceerd waarvan is aangeven, door de inzender, dat deze openbaar mogen zijn.

Bron: Internet consultatie, rijksoverheid

8th European Maritime Heritage Congress 4 - 7 June 2014

"Maritime culture across frontiers" will be the theme of the triennial Congress of European Maritime, the European association for traditional ships in operation. As befits its title, this event will be shared between the traditional port cities of Flensburg and Aabenraa, in the German-Danish border region, from 4-7 June 2014.

Participants and delegates from across Europe will have three days to discuss history and current issues concerning traditional vessels and ship operation. Five conference sessions will address the topics "Maritime Europe", "Museums as keepers of our conscience", "Inter-regional co-operation", "Freedom to sail", and "Beauty in maritime heritage". Speakers will be drawn from the United Kingdom, Spain, Portugal, the Netherlands, Denmark, Norway, Sweden, Norway and Germany as well as from the European Parliament and the European Commission.

In a separate excursion programme, participants can enjoy guided tours of museums in the host cities and a sea trip around the Flensburg fiords (between Germany and Denmark) aboard the historic saloon steamer Alexandra. The Congress closes on 7 June 2014 with the General Assembly of European Maritime Heritage, when a new President will be installed and the Executive Committee will be elected. This will be followed by the spectacle of a parade of traditional ships organised by TS, the Danish umbrella organisation for such vessels.

The prelimairy program, registration and travel information can be downloaded at:
http://www.e-m-h.eu/congres2014.aspx

Bron: EMH newsletter

Rode diesel en historische vaartuigen

Uiteindelijk heeft de lobby van de FONV bij het Ministerie van Financiën toch enig resultaat gehad. Door voldoende duidelijk te maken, dat onder andere de brandstoftanks van historische schepen zelden zijn voorzien van mangaten en daardoor niet afdoende kunnen worden gereinigd, heeft de staatssecretaris van financiën ingezien dat het niet mogelijk was om de concentratie van het herkenningsmiddel in de rode gasolie in die tanks op tijd onder de toegestane waarde te krijgen. Hij heeft de regelingen aangepast, waardoor schepen die vóór 1950 zijn gebouwd onder de voorwaarde van steeds verdere verdunning toch op rode gasolie mogen blijven varen.

Dat is te vinden:

In de Staatscourant 2013 nr. 36216 30 december 2013 is een Regeling van de Staatssecretaris van Financiën van 30 december 2013, nr. DB 2013/599M opgenomen.

De Uitvoeringsregeling accijns (URA) wordt als volgt gewijzigd: Na artikel 59 wordt daar een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 60
1. In afwijking van artikel 91, tweede lid, van de wet mag vóór 1 januari 2013 gekochte en afgeleverde gasolie voorzien van bij ministeriële regeling voorgeschreven herkenningsmiddelen voorhanden zijn in:
a. brandstoftanks vanwaaruit de brandstof via een gesloten systeem wordt gebracht naar een noodstroomvoorziening voor de opwekking van elektriciteit;
b. brandstoftanks van historische vaartuigen als bedoeld in artikel 2, eerste lid, onderdeel g, van de Wet pleziervaartuigen.
2. De gasolie voorzien van herkenningsmiddelen als bedoeld in artikel 13, tweede lid, mag voorhanden zijn in tanks als bedoeld in het eerste lid tot deze is verbruikt of wordt vervangen door gasolie die niet is voorzien van genoemde herkenningsmiddelen.
3. Desgevraagd moeten aan de inspecteur alle noodzakelijke gegevens worden verstrekt om aan te tonen:
a. wanneer de gasolie voorzien van de herkenningsmiddelen, bedoeld in artikel 13, tweede lid, is gekocht en afgeleverd in de tanks;
b. wanneer en hoeveel vóór 1 januari 2013 in tanks aanwezige gasolie voorzien van de herkenningsmiddelen, bedoeld in artikel 13, tweede lid, is verbruikt.

TOELICHTING
In de URA wordt artikel 60 ingevoegd. Dit artikel bestond reeds tot 1 januari 2013 maar is met ingang van die datum vervallen omdat het overbodig was geworden door een gewijzigde redactie van artikel 91 van de Wet op de accijns in verband met het afschaffen van rode diesel, behalve als het van accijns vrijgestelde brandstof voor de commerciële scheepvaart betreft. In verband hiermee was voor het jaar 2013 een overgangsregeling opgenomen in de Wet uitwerking fiscale maatregelen begrotingsakkoord 2013.

In de praktijk blijkt het echter niet altijd mogelijk te zijn de rode diesel voor het eind van 2013 te hebben verbruikt. Het betreft dan rode diesel in brandstoftanks van onder meer ziekenhuizen en datacenters die vanuit deze brandstoftanks via een gesloten systeem wordt gebracht naar een noodstroomvoorziening voor de opwekking van elektriciteit alsmede brandstof in tanks van historische schepen die weinig varen. Daarom wordt voor deze specifieke gevallen in het nieuwe artikel 60 van de URA ontheffing gegeven van de verbodsbepaling van artikel 91, tweede lid, van de Wet op de accijns. Op verzoek van de inspecteur moet worden aangetoond wanneer de rode diesel is gekocht en afgeleverd alsmede wanneer en hoeveel vóór 1 januari 2013 in tanks aanwezige rode diesel is verbruikt.

En als je dan kijkt om welke schepen het dan gaat, kom je uit bij de:

Wet van 29 november 1996, houdende regels met betrekking tot de veiligheid van pleziervaartuigen (Wet pleziervaartuigen)

Artikel 2
1.Deze wet is niet van toepassing op:
g. historische vaartuigen die voor 1950 zijn gebouwd, alsmede individuele replica's van zulke vaartuigen, indien zij hoofdzakelijk met de oorspronkelijke materialen zijn gebouwd en als zodanig door de fabrikant zijn aangemerkt;

Oftewel NIET meer alleen bij de Varende Monumenten van het Nationaal Register met een blauwe pas, maar bij **ALLE schepen van vóór 1950**.

Ik denk dat het nuttig is om dit uitgebreid binnen de doelgroep te communiceren. Het is ook voor de slepers en de Oude Glorie nuttige informatie. Je hoeft voor het nieuwe vaarseizoen geen halsbrekende toeren uit te halen om je brandstoftanks schoon te maken, als je met een oud schip vaart. Goed administreren wanneer je de laatste rode diesel hebt gebunkerd. En dan voortaan gewoon blanke gasolie kopen en vooral de bonnen blijven bewaren.

Bron: Simon J. de Waard

het Historisch
Bedrijfsvaartuig

Nieuwe website en logo LVBHB

Het zal u niet ontgaan zijn, de website is net als het logo vernieuwd! We begrijpen heel goed dat het even zoeken is in de nieuwe structuur en hopen dat u snel de weg zult vinden. Zo niet… mail de webredactie gerust: webredactie@lvbhb.nl

De leden hebben inmiddels een nieuw wachtwoord voor de website ontvangen. Deze kunt u na het inloggen aanpassen naar een voor u eenvoudig te onthouden wachtwoord.

Wel lid en geen wachtwoord ontvangen? Mail ons: webmaster@lvbhb.nl

Door de jaren heen hebben vele vrijwilligers er aan meegeholpen om de website te voorzien van actuele informatie van binnen- en buiten de vereniging, maar is de website ook een platform voor het delen van kennis en ervaringen.

In het bijzonder willen we hierbij Jan Sepp noemen en bedanken! Hij verdwijnt niet helemaal van het 'webtoneel'



en houdt diverse belangrijke onderdelen binnen de website onder zijn hoede (Werkgroepenweb, BHS), maar stopt vanaf 1 april 2014 als webmaster.

Naast Jan Sepp en George Snijder (ook al jaren actief met de website en verantwoordelijk voor LSD) is de webredactie aangevuld met Klaus (bouwer van de nieuwe site, webmaster@lvbhb.nl) en Petra Spithost.

U kunt ons ook vinden op Social Media. We twitteren en er is een groep op Facebook en LinkedIn. Daar kunt u zelf uiteraard ook een bijdrage aan leveren als lid! Deel, like en plaats interessante informatie voor de andere leden.

Bron: LVBHB, Petra Spithost

Nieuw rapport Kanovaarwegen in Nederland

Het Watersportverbond en de TKBN hebben samen een rapport geschreven met een visie op de ontwikkeling van de kanovaarwegen in Nederland.

In het rapport komen allerlei nuttige tips en praktisch adviezen aan de orde. Ook komen summier een aantal punten aan de orde bij het realiseren van een kano-accommodatie.

Met het rapport 'Kanovaarwegen in Nederland' kunnen beleidsmakers van overheden en beheerders van recreatiewateren hun voordeel doen. Ook kanoverenigingen kunnen er veel profijt van hebben als ze met hun gemeente rond de tafel zitten over het realiseren van hun kanowensen.

Te downloaden via http://www.watersportverbond.nl/Content.aspx?sid=19&cid=2512&mid=&mnu=4677

Bron: Watersportverbond

Waardevol onderzoek beter benutten vaarwegen

Op dinsdag 18 februari 2014 heeft minister Schultz van Haegen van Infrastructuur en Milieu de onderzoeksresultaten van het programma Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen (IDVV) in ontvangst genomen. Samen met de markt is onderzocht hoe beslissers in de logistieke keten de binnenvaart beter kunnen benutten.

Minister Schultz van Haegen krijgt uit handen van Koos Tromp (Heineken) en in aanwezigheid van IDVV-programmadirecteur Jacco de Kok het onderzoeksrapport overhandigd.

Minister Schultz: *'We willen de sterke kanten van de binnenvaart, zoals prijs en duurzaamheid, beter benutten. Steeds meer verladers kiezen voor duurzaamheid. Daarom moet de positie van de binnenvaart steeds worden verkend en versterkt. Het beter benutten van de vaarwegen zorgt immers voor minder vrachtwagens op de weg en een betere bereikbaarheid. Precies daarin ligt de belangrijkste waarde van het programma IDVV en van dit rapport. Dit programma maakt de sector slimmer.'*

De resultaten
'Belangrijkste inzicht dat we door het onderzoeksprogramma hebben gekregen, is dat we nu heel goed in kaart hebben hoe de Nederlandse binnenvaart in elkaar steekt en voor welke uitdagingen we de komende jaren staan om de binnenvaart een nog betere positie in de logistieke keten te geven. Ook Heineken heeft een zeer positieve ervaring met binnenvaart. De afgelopen 5 jaar hebben wij op dit gebied enorme stappen gemaakt en dit onderzoek onderschrijft deze keuze', aldus Koos Tromp, lid Raad van Advies IDVV onderzoek en Director Customer Service & Logistics van Heineken.

Het onderzoeksprogramma
In het onderzoeksprogramma van IDVV werd gewerkt aan de opbouw van kennis over goederenvervoer over water. De binnenvaart moet in de toekomst een groter deel van het vervoerssysteem innemen om de groeiende hoeveelheid goederen betrouwbaar, vlot en duurzaam te vervoeren. Samen met de markt is onderzocht hoe de binnenvaart aantrekkelijker kan worden voor beslissers in de logistieke keten.
De onderzoeken richtten zich op: vernieuwing van de binnenvaart, benutting infrastructuur, afstemmen in de keten, schone vaartuigen en innovaties in de binnenvaart.

Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen (IDVV)
In het programma Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen werken overheden, kennisinstituten, vaarwegbeheerders, vervoerders, verladers, havens en terminals samen aan het beter benutten van de vaarwegen.

Bron: Rijksoverheid

Betere veiligheid en arbeidsomstandigheden in de zeevaart

Binnenkort verbeteren de veiligheid en arbeidsomstandigheden op zee. Vanaf 1 mei 2014 worden de opleidings- en trainingseisen van zeevarenden gemoderniseerd, evenals de beroepseisen om als bemanningslid op een zeeschip te mogen varen.
De uitwisseling van bemanningsleden tussen de verschillende bedrijfstakken wordt makkelijker, administratieve lasten voor het bedrijfsleven gaan omlaag en de wetgeving wordt vereenvoudigd.

Wereldwijd
De verbeteringen vloeien voort uit de herziening van het internationale STCW-verdrag (Standards of Training, Certification and Watchkeeping) van de Internationale Maritieme Organisatie, IMO. De aanpassingen staan bekend als de '2010 Manilla-wijzigingen'. Minister Schultz van Haegen van Infrastructuur en Milieu is verheugd.
"Nederland heeft zich hard ingezet voor de aanpassing van het verdrag. Enerzijds omdat het de veiligheid en arbeidsomstandigheden van zeevarenden verbetert, het opleidingsniveau van zeevarenden verhoogt en de veiligheid op zee ermee gebaat is. Anderzijds omdat het goed is dat deze normen wereldwijd worden toegepast."

Beveiliging
De Nederlandse zeevaartregelgeving wordt per 1 mei gewijzigd. De herziening leidt tot een aanpassing van opleidings- en trainingseisen van zeevarenden, als gevolg van nieuwe technologieën (zoals het werken met elektronische kaarten en navigatiesoftware) en nieuwe eisen. Zo is er sprake van nieuwe trainingen op het gebied van beveiliging. Door de toename van piraterij en gewapende overvallen op zee is daar behoefte aan.
Ook wordt voor een aantal belangrijke veiligheidstrainingen een 5-jaarlijkse herhalingsplicht geïntroduceerd.
De wijzigingen zijn tot stand gekomen na goed overleg met sociale partners in de zeevaart: Nautilus International, de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders, de Vereniging van Waterbouwers, de Redersvereniging voor de Zeevisserij en de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij.

Vereenvoudiging
Naast de uitvoering van de Manilla-wijzigingen gaan de administratieve lasten voor het bedrijfsleven omlaag.
Er komen eenvoudiger regels voor onder meer de bemanningsplannen en de zogenaamde 'monsterboekjes', waarin gegevens over werkervaring en afgeronde opleidingen zijn opgenomen. De wetgeving is gemoderniseerd en overzichtelijker.

Bron: Rijksoverheid

Website Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed vernieuwd

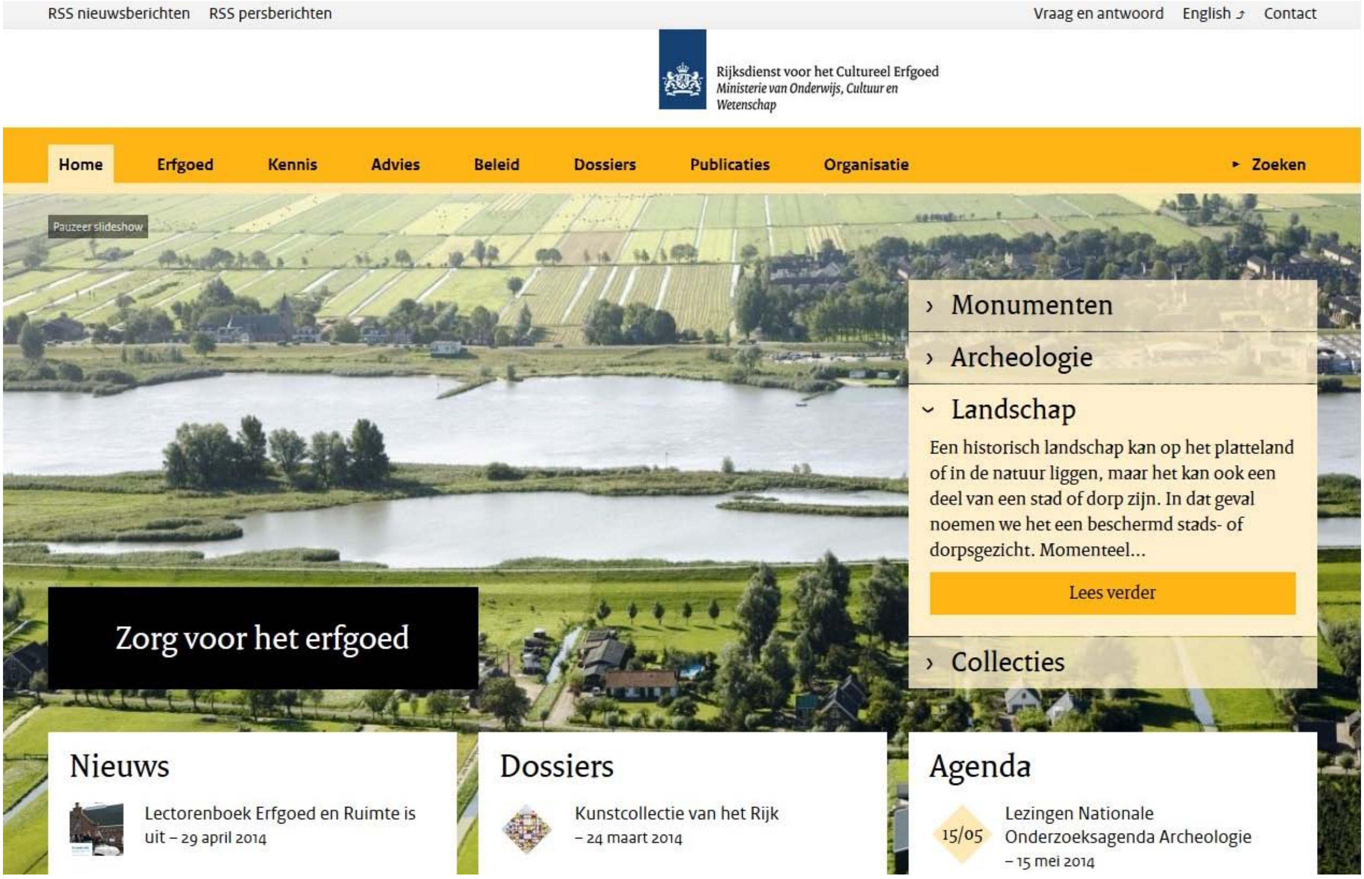
De website van de Rijkdienst voor het Cultureel Erfgoed is vernieuwd! Het digitale gezicht van de Rijksdienst heeft een metamorfose ondergaan. Naast een frisse, verbeterde uitstraling is ook de navigatie verbeterd. Een nieuwe structuur zorgt ervoor dat de informatie eenvoudiger te vinden is. Naast de vier vakgebieden gebouwd, archeologisch, landschappelijk en roerend erfgoed zijn de noemers kennis, advies en beleid toegevoegd.
Bovendien zijn de onderwerpen nu in dossiers gebundeld.

e-Bibliotheek
Nieuw onderdeel van de site is een digitale bibliotheek waar alle publicaties van de Rijksdienst worden verzameld. Tot nu toe zijn er een kleine 300 te vinden, waarvan alle uitgaven van de dienst gratis zijn te downloaden.

De Rijksdienst online
Deze website bevat corporate nieuws en informatie van de Rijksdienst. Hiermee ondersteunt de Rijksdienst professionals in de zorg voor ons erfgoed.
Daarnaast beheren we de portals archeologieinnederland.nl en monumenten.nl. Soortgelijke portals staan gepland voor historisch landschap en collecties.

Reacties welkom
We horen heel graag wat u van de vernieuwde website vindt. Stuur uw reactie naar webredactie@cultureelerfgoed.nl.

Bron: Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed



Nieuwe website archeologie voor professionals

Archeologen en andere professionals werkzaam in de archeologie kunnen terecht op www.archeologieinnederland.nl. Kaarten, publicaties en praktische informatie zijn nu snel en eenvoudig te bereiken. Deze nieuwe website is een initiatief van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed.

Uit een enquête onder bijna 300 werkenden en studenten in de archeologie bleek behoefte te bestaan aan één online plek waar alle archeologische informatie is te vinden. De website Archeologieinnederland.nl wil die plek worden. De Rijksdienst hoopt de website in 2014 uit te breiden met kennis van meerdere archeologische organisaties en samen te werken aan een breed gedragen portal binnen het archeologisch vakgebied.

Verbeteracties archeologie
Op de website vindt u de resultaten van het programma Verbeteracties archeologie. Zoals een set van 12 vernieuwde paleogeografische kaarten, waarop te zien is hoe het Nederlandse landschap de laatste 10.000 jaar is veranderd. En een landschapskaart van het Limburgse lössgebied en Overijssels-Gelderse zandgebied, waarop de samenhang tussen type landschap en archeologie inzichtelijk wordt gemaakt. Vanuit het project Topsites is in samenwerking met het Maritiem Programma een filmpje gemaakt over het beschermen en onderhouden van waardevolle archeologische vondsten.

De Rijksdienst online
Met deze website ondersteunt de Rijksdienst professionals in de zorg voor ons archeologisch erfgoed. Naast het al bestaande Monumenten.nl, staan nu ook soortgelijke portals gepland voor historisch landschap en collecties. Corporate informatie en nieuws van de Rijksdienst blijft te vinden op www.cultureelerfgoed.nl.

Bron: Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed

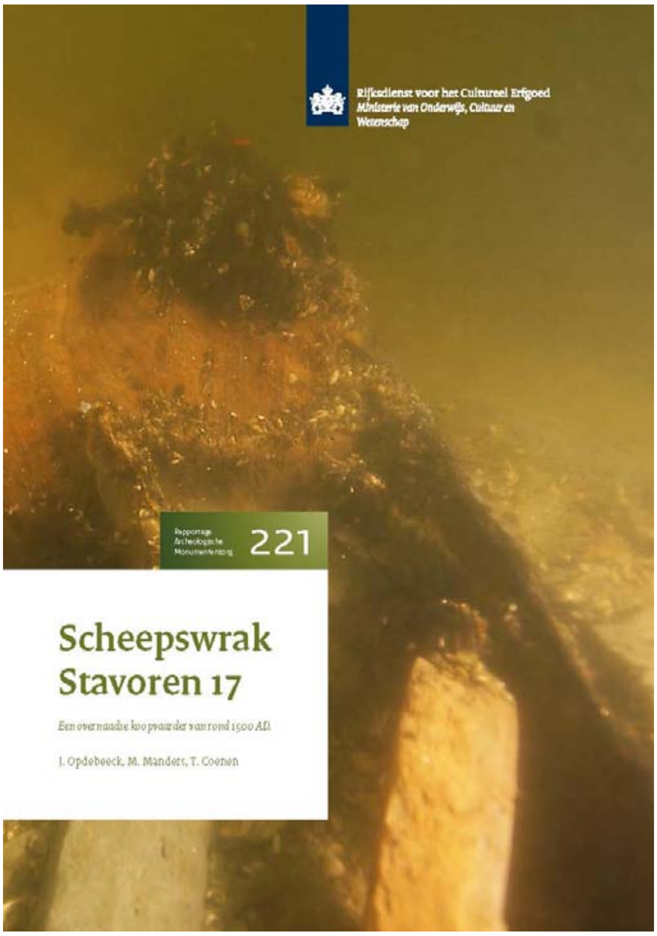
Rapportage Archeologische Monumentenzorg 221 Scheepswrak Stavoren 17 gepubliceerd

Een overnaadse koopvaarder van rond 1500 AD.

In het voorjaar van 2012 werd in het kader van het Maritiem Programma van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed een waarderend onderzoek verricht op de vindplaats van Stavoren 17, IJsselmeer. Het doel van dit project was tweeledig: de mogelijkheid bieden aan studenten om ervaring op te doen in een onderwaterarcheologisch project en tegelijk de inhoudelijke en fysieke kwaliteiten van dit scheepswrak vast te stellen om tot een waardestelling van de vindplaats te komen.

Het onderzoek heeft aangetoond dat 1500 m van de haven van Stavoren, op een diepte van 3 tot 6 m, de restanten van een laatvijftiende- of vroegzestiende-eeuws schip liggen.

Multibeamopnamen tonen een scheepsvorm van voor- tot achterschip op de bodem van de voormalige Zuiderzee. Onder water is echter gebleken dat alleen het achterste deel van het vlak (achter de mast) bewaard is gebleven. Van het voorschip is slechts een silhouet overgebleven doordat de bodem onder het nu verdwenen voorschip langzamer is geërodeerd dan de directe omgeving. Nochtans kan men uit de weinige resten nog veel informatie halen. Het gaat hier om een volledig overnaads schip, dat werd gebouwd met de “huid eerst”-methode. Dit houdt in dat de huidplanken



dakpansgewijs over elkaar liggen en aan elkaar werden bevestigd vóórdat de inhouten of spanten in het schip werden geplaatst. De lading en ballast van het schip doen vermoeden dat het handelscontacten onderhield tussen de Lage Landen en het Scandinavische gebied. Ondanks het feit dat er betrekkelijk weinig structurele elementen van het schip bewaard zijn gebleven, is de archeologische waardering van de vindplaats niet laag. Dit komt doordat dit wrak een van de weinige overgebleven voorbeelden is van de overgangsperiode tussen overnaadse en gladboordig schepen. In historische bronnen is weinig te vinden over deze periode, vooral omdat schepen grotendeels op het oog werden gebouwd en niet vanaf tekening of voorschriften.

De enige bron die we hebben, is dus het materiële erfgoed. Het is dus aan de (onderwater)archeologie om onderzoeksvragen met betrekking tot de bouw en het gebruik van schepen uit deze tijd te beantwoorden.

Te downloaden via
http://www.cultureelerfgoed.nl/sites/default/files/publications/ram221-scheepswrak-stavoren17.pdf

Bron: Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed

Erfgoedwet

In juni 2013 gaf minister Bussemaker van OCW in de zogenaamde museumbrief 'Samen werken, samen sterker' haar visie op het museale bestel en kondigde de komst van de Erfgoedwet aan.

De belangrijkste aanleiding van deze brief zijn veranderingen in het ruimtelijke en culturele beleid.
Zo brengt de nieuwe Omgevingswet veranderingen met zich mee voor erfgoed dat verankerd is in de ruimtelijke ordening. De invoering van deze Omgevingswet leidt tot een sterk 'afgeslankte' Monumentenwet. In navolging van de Omgevingswet waarin alle regelgeving omtrent ruimtelijke projecten is samengebracht in één wet, dient de Erfgoedwet als doel om verschillende wetten op het gebied van erfgoed (zowel roerend als onroerend) op één lijn te brengen, samen te voegen en te vereenvoudigen.
Hieronder valt ook de Monumentenwet en daarmee de archeologische monumentenzorg. Het doel van de wet is om erfgoedcollecties van nationaal belang beter te kunnen beschermen. Verder bepleit minister Busssemaker dat het toezicht op een integrale manier moet worden verankerd.

De Erfgoedwet wordt op dit moment uitgewerkt.
Begin 2014 zal de eerste integrale conceptversie van de wet beschikbaar zijn. Naar verwachting kan de wet begin 2015 worden voorgelegd aan de Tweede Kamer.

Bron: Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed

Red: In de nieuwe erfgoedwet is behalve het onroerend erfgoed (gebouwen en scheepswrakken) ook het roerend erfgoed opgenomen (archieven, meubels, schilderijen, etc.) In de nieuwe erfgoedwet wil men ook het mobiel erfgoed onderbrengen, indien dit strategisch door de Raad van Cultuur gewenst wordt. Dit heeft dan gevolgen voor het aanwijzen, beschermen, de procedures, toezicht en handhaving. In mei/juni 2014 gaat het concept van de Erfgoedwet in de openbare consultatie, zie http://internetconsultatie.nl/.

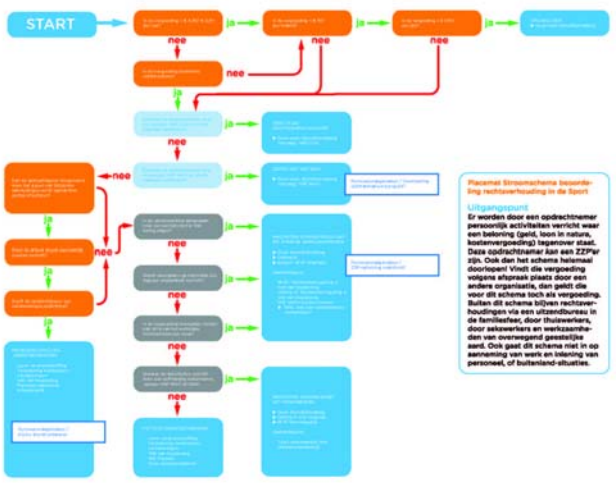
Bepalen van de arbeidsrelatie in vereniging of stichting

Een sportorganisatie die met een medewerker een overeenkomst sluit die strekt tot het verrichten van activiteiten en/of werkzaamheden, kan deze overeenkomst op verschillende wijzen inrichten. Elke wijze kent verschillende gevolgen op het terrein van de inhoudingsplicht voor de loonbelasting en werknemersverzekeringen.

Bij veel sportorganisaties bestaat behoefte aan duidelijkheid over de wijze waarop de Belastingdienst en/of UWV een arbeidsrelatie beoordeelt. Om die reden is in samenwerking met de Belastingdienst een stroomschema ontwikkeld dat sportorganisaties helpt vanuit fiscaal en arbeidsrechtelijk perspectief de meest passende vorm van samenwerking te kiezen.

Stroomschema
Het stroomschema bestaat uit een digitale vragenlijst. Door 'ja' of 'nee' te klikken gaat u naar de volgende vraag of de voor u meest passende arbeidsvorm, zoals bijvoorbeeld een vrijwilligersovereenkomst of een privaatrechtelijke dienstbetrekking (arbeidsovereenkomst).

Door op '<' te klikken gaat u een pagina terug en door uw cursor op '?' te plaatsen wordt nadere informatie zichtbaar. Het is raadzaam de toelichting onder '?' te lezen voordat u



Aangezien bovenstaand schema niet leesbaar is, wordt verwezen naar het oorspronkelijke artikel aangegeven middels de aangegeven link.

de vraag beantwoordt. Het stroomschema bevat tevens modelovereenkomsten en documentatie over de correcte toepassing van fiscale, arbeidsrechtelijke en sociaalrechtelijke wetgeving.

<u>Bedoeling van partijen</u>
Belangrijk is te weten dat de bedoeling van partijen bij het aangaan van de overeenkomst, de vorm waarin de arbeidsrelatie is vastgelegd, alsmede de benaming die aan de arbeidsrelatie is gegeven, niet uitsluitend doorslaggevend zijn voor de inhoudingsplicht voor de loonbelasting en werknemersverzekeringen. De feiten en omstandigheden van de betreffende werksituatie zijn beslissend.

<u>Sportverenigingen</u>
In het magazine Sport, Bestuur & Management (nr.6/2013) is een artikel gepubliceerd, waarin het stroomschema nader wordt uitgewerkt. De informatie van dit artikel is voor alle sportorganisaties relevant en dus handig om te lezen voordat het stroomschema wordt gebruikt.
Te downloaden via http://www.sportwerkgever.nl/bepaal-arbeidsrelatie/46840-bepaal-arbeidsrelatie.html

Bron: Sportwerkgever.nl

Marinetraffic geeft AIS intensiteitsplaatjes

Wie wel eens naar Marinetraffic.com gaat heeft gezien dat er tegenwoordig een aantal nieuwe functies zijn toegevoegd. Een daarvan is het geven van AIS intensiteitsplaatjes. Links zitten een paar nieuwe knoppen: de vierde van boven (die met de gekoppelde stippen) geeft "density maps". Met All Traffic en het schuifje helemaal naar rechts krijg je een mooi plaatje. Dit kun je van ieder gebied maken waar marinetraffic info van heeft...
Je krijgt dan een aardig beeld van de gebruikte routes door schepen met AIS (die binnen het ontvanggebied van een ontvanger) varen. Het plaatje geeft geen gevalideerde data.

Bron: Janneke Bos

